

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2023/958,

10. mai 2023,

millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ ⁽⁴⁾ loodi liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, mille eesmärk on vähendada kulutõhusalt ja majanduslikult tulemuslikult kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Lennutegevus lisati ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (edaspidi „ELi HKS“) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/101/EÜ ⁽⁵⁾. Euroopa Liidul on pädevus laiendada ELi HKS-i kõikidele lendudele, mis väljuvad liikmesriigis asuvalt lennuväljalt või saabuvad sinna.
- (2) Keskkonnakaitse on üks olulisemaid katsumusi, millega liit ja ülejäänud maailm silmitsi seisavad. 12. detsembril 2015. aastal ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kokkulepe“) ⁽⁶⁾ jõustus 4. novembril 2016. Pariisi kokkuleppe osalised leppisid kokku hoida üleilmse keskmise temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega ning teha jõupingutusi temperatuuri tõusu piiramiseks 1,5 °C-ni võrreldes tööstusajastu eelse tasemega. Seda kohustust korrati 13. novembril 2021 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Glasgow' kliimapaktis, milles ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverents, mis toimib Pariisi kokkuleppe osaliste kohtumisena, tunnistas, et maailma keskmise temperatuuri tõusu hoidmine allpool 1,5 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega vähendaks märkimisväärselt kliimamuutuste riske ja mõju, ning need osalised võtsid kohustuse suurendada 2022. aasta lõpuks oma 2030. aastaks seatud eesmärgi, et kiirendada kliimameetmete võtmist sellel kriitilisel kümnendil ja kaotada lõhe 1,5 °C eesmärgi ja tegelike ambitsioonide vahel. Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks peavad kasvuhoonegaasi heitkoguste vähendamisse panustama kõik majandussektorid, sealhulgas rahvusvaheline lennundus.

⁽¹⁾ ELT C 152, 6.4.2022, lk 152.

⁽²⁾ ELT C 301, 5.8.2022, lk 116.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 18. aprilli 2023. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 25. aprilli 2023. aasta otsus.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside aastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT L 8, 13.1.2009, lk 3).

⁽⁶⁾ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

- (3) Lennundus põhjustab 2–3 % ülemaailmsest CO₂ heitest ja lennunduse kogu kliimamõju on vähemalt kaks korda suurem kui ainult CO₂ heite mõju. Lennundus on maanteetranspordi järel suuruselt teine transpordi kliimamõju allikas. 2022. aastal prognoosis Eurocontrol, et Euroopa lennutegevus kasvab 2050. aastaks 2019. aasta tasemega võrreldes 44 %. Vajadus võtta meetmeid CO₂ heitkoguste vähendamiseks muutub üha pakilisemaks, nagu märgib valitsustevaheline kliimamuutuste paneel oma viimastes aruannetes, nimelt 7. augusti 2021. aasta aruandes „Climate change 2021: The Physical Science Basis“ (Kliimamuutused 2021: reaalteaduslik alus), 28. veebruari 2022. aasta aruandes „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability“ (Kliimamuutused 2022: mõju, kohandumine ja haavatavus) ja 4. aprilli 2022. aasta aruandes „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change“ (Kliimamuutused 2022: kliimamuutuste leevendamine). Selles 4. aprilli 2022. aasta aruandes märgitakse, et rahvusvaheline lennundus on sektor, kus valdkondlikes kokkulepetes on vastu võetud kliimamuutuste leevendamise eesmärgid, mis ei ole kaugeltki piisavad Pariisi kokkuleppe pikaajalise temperatuurieesmärgi saavutamiseks. Seepärast peaks liit selle pakilise küsimusega tegelema, suurendades jõupingutusi ja asudes ülemaailmses kliimamuutuste vastases võitluses rahvusvahelise liidri kohale.
- (4) Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu võttis oma 214. istungjärgu kümnendal istungil 27. juunil 2018 vastu 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa IV kõite esimese väljaande – rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA), millega luuakse CORSIA keskkonnakaitset käsitlevad rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad (CORSIA SARP). Liit ja selle liikmesriigid rakendavad CORSIAT alates katseetapist ajavahemikul 2021–2023 kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2020/954 ⁽⁷⁾.
- (5) Liikmesriigid teavitasid kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2018/2027 ⁽⁸⁾ ICAO sekretariaati CORSIA ja ELi HKSi erinevustest. Eesmärk oli säilitada liidu õigustik ja tulevane poliitiline eelisõigus, samuti liidu kliimaeesmärkide tase ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu ainupädevus liidu õiguse sisu üle otsustamisel. Pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist tuleks ajakohastada ICAO sekretariaadile CORSIA ja ELi HKSi vaheliste erinevuste kohta edastatud teavet, saates teise teate erinevuste kohta kooskõlas liidu õigusega, et võtta arvesse direktiivis 2003/87/EÜ tehtud muudatusi.
- (6) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ (edaspidi „Euroopa rohelepe“).
- (7) 17. detsembril 2020 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile esitatud ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panusega on liit võtnud vähendada 2030. aastaks liidu majanduses kokku kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Lennundus peaks andma oma panuse kõnealuste heitkoguste vähendamisse.
- (8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 ⁽⁹⁾ vastuvõtmisega on liit sätestanud oma õigusaktides eesmärgi vähendada hiljemalt 2050. aastaks netoheidet nullini ja saavutada pärast seda negatiivsed heitkogused. Kõnealuse määrusega kehtestatakse ka liidusisene siduv kliimaalane vahe-eesmärk (heide pärast seotud koguste mahaarvamist) vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (9) Käesoleva direktiiviga tehtud muudatused on olulised selleks, et tagada ELi HKSi terviklikkus ja tulemuslik juhtimine, et see aitaks poliitikavahendina saavutada liidu eesmarke vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks 55 % ja saada kliimanetraalseks hiljemalt 2050. aastaks, ning eesmärki saavutada pärast seda negatiivsed heitkogused, nagu on sätestatud määruse (EL) 2021/1119 artikli 2 lõikes 1. Nende muudatuste eesmärk on seega ka

⁽⁷⁾ Nõukogu 25. juuni 2020. aasta otsus (EL) 2020/954, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiivilennunduse Organisatsioonis võetav seisukoht vabatahtlikust osalemisest teatamise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta (ELT L 212, 3.7.2020, lk 14).

⁽⁸⁾ Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiivilennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

rakendada lennundussektori puhul liidu poolt Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi. Seetõttu tuleks lennunduse lubatud heitkoguse ühikute üldkogus konsolideerida ja kohaldada selle suhtes lineaarset vähendamistegurit, nagu on osutatud direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 9.

- (10) Lisaks CO₂ heitele mõjutab lennundus kliimat ka muu kui CO₂ heitega, näiteks lämmastikoksiidid (NO_x), tahmaosakesed, oksüdeerunud väevliühendid ja veeaur, samuti sellistest heidetest põhjustatud atmosfääriprotsessidega, näiteks osooni tekkimine ja kiudpilved. Sellise muu kui CO₂ heite kliimamõju sõltub kasutatavast kütusest ja mootoritest, heite asukohast, eelkõige õhusõiduki lennukõrgusest, asukohast vastavalt laius- ja pikkuskraadidele ning heite ajast ja ilmastikutingimustest sel ajal. Tuginedes komisjoni 2006. aasta mõjuhinnangule lennunduse lisamise kohta ELi HKS-i tunnistati direktiivis 2008/101/EÜ, et lennundus mõjutab üleilmset kliimat muu kui CO₂ heite kaudu. Direktiivi 2003/87/EÜ (mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/410)⁽¹⁰⁾ artikli 30 lõike 4 kohaselt pidi komisjon enne 1. jaanuari 2020 esitama ajakohastatud analüüsi lennunduse muust kui CO₂ heitest tingitud mõjude kohta, lisades sellele asjakohasel juhul ettepaneku selle kohta, kuidas neid mõjusid kõige paremini käsitleda. Selle nõude täitmiseks viis Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) läbi ajakohastatud analüüsi lennunduse muust kui CO₂ heitest tingitud mõjude kohta kliimamuutustele ja avaldas oma uuringu 23. novembril 2020. Kõnealuse uuringu tulemused kinnitasid varasemaid hinnanguid, nimelt et lennutegevusest tulenev muust kui CO₂ heitest tingitud kliimamõju on kokkuvõttes vähemalt sama oluline kui üksnes CO₂ heitest tingitud kliimamõju.
- (11) EASA 23. novembri 2020. aasta uuringu tulemustest nähtub, et ettevaatusprintsipi kohaselt ei saa lennunduse muud kui CO₂ heidet enam eirata. Heite vähendamiseks vastavalt Pariisi kokkuleppele on vaja liidu reguleerivaid meetmeid. Seepärast peaks komisjon lennunduse muu kui CO₂ heite jaoks looma seire-, aruandlus- ja kontrollraamistiku. Selle raamistiku tulemustele tuginedes peaks komisjon esitama 1. jaanuariks 2028 aruande ning asjakohasel juhul ja mõjuhinnangule tuginedes esitama seadusandliku ettepaneku, mis sisaldab lennunduse muu kui CO₂ heite vähendamise meetmeid, laiendades ELi HKS-i kohaldamisala niisugusele mõjule.
- (12) Selleks et saavutada kõrgemad kliimaeesmärgid, tuleb võimalikult palju vahendeid suunata kliimapöördesse, mis peaks samuti olema õiglane üleminek. Seepärast tuleks kogu enampakkumisest saadud tulu, mida ei eraldata liidu eelarvesse, kasutada kliimaga seotud eesmärkidel.
- (13) Lubatud heitkoguse ühikute üldkogus tuleks konsolideerida nende lendude jaoks eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute tasemel, mille puhul tuleb vastavalt direktiivile 2003/87/EÜ lubatud heitkoguste ühikud tagastada. 2024. aastaks eraldatav lubatud heitkoguse ühikute kogus peaks põhinema aktiivsetele õhusõiduki käitajatele 2023. aastaks eraldatud üldkogusel, mida vähendatakse lineaarse teguri võrra, nagu on osutatud kõnealuses direktiivis. Lubatud heitkoguse ühikute kogust tuleks suurendada, et võtta arvesse marsruute, mis 2023. aastal ei olnud ELi HKS-iga hõlmatud, kuid mis alates 2024. aastast kuuluvad ELi HKS-i kohaldamisalasse.
- (14) Enampakkumisel müüdava osa suurendamine alates käesoleva direktiivi jõustumisele järgnevast aastast peaks saama lennundussektorile lubatud heitkoguse ühikute eraldamisel reegliks, võttes arvesse sektori võimet CO₂-ga seotud suuremad kulud üle kanda. Rakendada tuleks lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise järkjärgulist kaotamist 2024. ja 2025. aastal ning täielikku enampakkumist alates 2026. aastast.
- (15) Direktiiv 2003/87/EÜ peaks aitama stimuleerida ärilise lennutranspordi CO₂ heite vähendamist. Üleminek fossiilkütuste kasutamisel aitaks CO₂ heidet vähendada. Võttes aga arvesse õhusõiduki käitajate vahelist suurt konkurentsi, liidu säästvate lennukikütuste turu arengut ning fossiilse petrooleumi ja säästvate lennukikütuste olulist hinnaerinevust, tuleks seda üleminekut toetada, pakkudes varajastele üleminejatele stiimuleid. Seepärast tuleks ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 reserveerida 20 miljonit lubatud heitkoguse ühikut, et katta osa ülejäänud hinnaerinevusest üksikute õhusõiduki käitajate fossiilse petrooleumi ja toetusõiguslike lennukikütuste vahel. Need lubatud heitkoguse ühikud peaksid pärinema olemasolevate lennunduses lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest ning neid tuleks eraldada mittediskrimineerival viisil üksnes direktiivis 2003/87/EÜ sätestatud tagastamiskohustusega hõlmatud lendudele. Pärast kõnealuse reservi toimimise hindamist võib komisjon otsustada esitada seadusandliku ettepaneku, et eraldada lubatud heitkoguse ühikute piiratud ja ajaliselt piiratud kogus. Sellist heitkoguste eraldist võib anda ainult kuni 31. detsembrini 2034.

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/410, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ eesmärgiga hoogustada heitkoguste kulutõhusat vähendamist ja süsinikdioksiidheite vähendamist toetavaid investeeringuid, ning otsust (EL) 2015/1814 (ELT L 76, 19.3.2018, lk 3).

- (16) Ülehelikiirusega kommertslennum ei ole enam võimalikud muu hulgas ebaproportsionaalselt suure keskkonnakahju tõttu mida need põhjustasid. Praegused suundumused näitavad siiski, et ülehelikiirusega lennunduse uuesti kasutuselevõtmiseks tehakse intensiivseid uuringuid. Positiivne seos sõidukiiruse ja kütuse põletamisest tuleneva heite taseme vahel õigustab allahelikiirusega lendude käsitlemist erinevalt ülehelikiirusega lendudest. Seepärast on asjakohane võimalikud tulevased ülehelikiirusega lennud käesoleva direktiivi alusel sätestatud mittefossiilsete kütuste toetustest välja jätta.
- (17) Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks muuta ka aktsepteeritavate nõuete täitmiseühikute osas, et võtta arvesse CORSIA heitkoguste ühikute kõlblikuskriteeriume, mille ICAO nõukogu 2019. aasta märtsis oma 216. istungjärgul CORSIA olulise elemendina vastu võttis. Liidus asuvatel õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik kasutada CORSIA nõuete täitmise ühikuid CORSIA osalevate riikide hulka kuuluvatest kolmandatest riikidest väljuvate või sinna saabuvate või nende riikide vaheliste lendude puhul. Tagamaks, et CORSIA rakendamine liidu poolt toetab Pariisi kokkuleppe eesmärke ja stimuleerib ulatuslikumat osalemist CORSIA, peaksid nõuete täitmise ühikud pärinema Pariisi kokkuleppe osalisriikidest, kes osalevad ka CORSIA, vältides samas topeltarvestust.
- (18) Selleks et tagada ühikute kasutamise ühetaolised tingimused vastavalt direktiivile 2003/87/EÜ, tuleks komisjonile anda rakendamislõuendused võtta vastu loetelu ühikutest, põhinedes nendele, mida ICAO nõukogu peab CORSIA nõuete täitmisel vastuvõetavaks ja mis vastavad käesolevas direktiivis sätestatud kõlblikkustingimustele. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (19) Selleks et tagada ühetaolised rakendamistingimused, mis võimaldaks saada osalevatelt osalistelt heakskiit, kohandada õigeaegselt aruandlust, mis käsitleb osalevate osaliste riiklikult kindlaksmääratud panustega hõlmatud inimtekkelistest allikatest pärit kasvuhoonegaaside heidet ja nende neeldajates sidumist, ning vältida topeltarvestust ja ülemilmse heite netokasvu, tuleks komisjonile anda rakendamislõuendused kõnealuse korraga seotud üksikasjalike nõuete kehtestamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (20) Selleks et tagada ühetaolised rakendamistingimused CORSIA kompenseerimisnõuete arvutamiseks liidus asuvate õhusõiduki käitajate jaoks, tuleks komisjonile anda vastavad rakendamislõuendused Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (21) Kuna CORSIA rakendamine ja selle nõuete täitmise tagamine väljaspool liitu asuvate õhusõiduki käitajate puhul peaks olema üksnes asjaomaste õhusõiduki käitajate asukohariigi vastutus, ei tohiks väljaspool liitu asuvatelt õhusõiduki käitajatelt nõuda käesoleva direktiivi kohaste CORSIA nõuete täitmise ühikute kehtetuks tunnistamist.
- (22) Kuna CORSIA rakendamine ja kohaldamine väljaspool liitu asuvate õhusõiduki käitajate suhtes peaks olema üksnes asjaomaste õhusõiduki käitajate asukohariigi vastutus, võib asjaomase õhusõiduki käitaja asukohariik teatada CORSIA kohaldamisel tekkivatest erinevustest ka Euroopa-siseste lendude puhul, kui väljaspool liitu asuv õhusõiduki käitaja tekitab märkimisväärsed heitkoguseid Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sisestel lendudel või lendudel, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saavad Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale. Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks selles valdkonnas toimuvaid arengusuundumusi silmas pidades läbi vaadata.
- (23) Selleks et tagada lennuliinide võrdne kohtlemine, tuleks sellistesse riikidesse suunduvad ja sealt väljuvad lennud, mis ei kohalda CORSIAt liidu õiguse tähenduses, välja arvatud lennud, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saavad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale, vabastada kohustusest tagastada lubatud heitkoguse ühikud või ühikud kehtetuks tunnistada. Lubatud heitkoguse ühikute tagastamisest vabastamist tuleks kohalda vaid kuni 31. detsembrini 2026 tekkivate heitkoguste suhtes, et edendada CORSIA täielikku rakendamist alates 2027. aastast.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamislõuenduste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (24) Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklis 191 sätestatakse, et liidu keskkonnapoliitika peab aitama edendada kliimamuutuste vastu võitlemise meetmeid rahvusvahelisel tasandil, ning nõuab et liit ja liikmesriigid teevad oma pädevuse piires koostööd kolmandate riikide ja pädevate rahvusvaheliste organisatsioonidega. Need eesmärgid on olulised ka ICAO jaoks ja CORSIA edasiarendamise jaoks.
- (25) Andmete läbipaistvus ja üldsuse juurdepääs teabele on olulised, et suurendada vastutust ja parandada täitmise tagamist. Seepärast peaks komisjon avaldama kasutajasõbralikul viisil õhusõiduki käitajate heitkoguste ja kompenseerimise andmed. Avalikustamine aitaks hinnata CORSIA mõju ülemaailmsele CO₂ heite vähendamisele ja selle rolli Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamisel.
- (26) Lennud, mis suunduvad riikidesse, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena ning mis ei rakenda CORSIAt liidu õiguse tähenduses (välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem), ning sellistest riikidest väljuvad lennud tuleks vabastada kohustusest tagastada lubatud heitkoguse ühikud või ühikud kehtetuks tunnistada. Kõnealune erand peaks olema määramata ajaks.
- (27) Selleks et tagada ühtsed tingimused õhusõiduki käitajate vabastamiseks käesoleva direktiivi kohaselt sätestatud kompenseerimisnõuetest seoses heitega, mis tuleneb lendudest, mis suunduvad riikidesse või väljuvad riikidest, mille õiguses kohaldatakse CORSIAt vähem rangelt või kus ei tagata CORSIA sätete täitmist käesoleva direktiivi kohaselt kõigi õhusõiduki käitajate jaoks võrdsel viisil, tuleks komisjonile anda rakendamislõuanded, et vabastada liidus asuvad õhusõiduki käitajad kompenseerimisnõuetest seoses heitega, mis tuleneb lendudest, mille puhul on konkurents oluliselt moonutatud ELis asuvate õhusõiduki käitajate kahjuks CORSIA sätete vähem rangest kohaldamisest või nõuete täitmise tagamisest kolmandates riikides. Konkurentsimoontonutuse põhjuseks võib olla vähem range lähenemisviisi kohaldamine nõuetele vastavate ühikute suhtes või topeltarvestusega seotud sätted. Neid lõuandeid tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (28) Selleks et tagada võrdsed tingimused kahe erineva CORSIAt kohaldava riigi vahelistel lennuliinidel, mille puhul need riigid lubavad õhusõiduki käitajatel kasutada muid kui käesoleva direktiivi kohase rakendusakti alusel vastu võetud nõuete täitmise ühikute loetellu kantud ühikuid, tuleks komisjonile anda rakendamislõuanded, et võimaldada liikmesriigis asuvatel õhusõiduki käitajatel kasutada lisaks kõnealusesse loetellu kantud nõuete täitmise ühikutele ka muid ühikuid või vabastada nad käesoleva direktiiviga kehtestatud ühikute kõlblikkustingimuste täitmisest. Neid lõuandeid tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (29) Komisjon peaks esitama aruande 41. assamblee poolt 7. oktoobril 2022 vastu võetud pikaajalise ülemaailmse eesmärgi saavutada 2050. aastaks rahvusvahelise tsiviillennunduse CO₂ neutraalsus saavutamiseks võetavate CORSIA ja ICAO meetmete kogumi rakendamise kohta.
- (30) Liit on ICAO edusammude hõlbustamiseks kolmel korral vastu võtnud ELi HKSi seotud tähtajalised erandid, mille kohaselt nõuetele vastavuse kohustusi kohaldatakse vaid EMP territooriumil asuvate lennuväljade vahelistel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes, tagades kõigi samu lennuliine teenindavate õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise sõltumata nende asukohast. ELi HKSi seotud kõige hiljutisem erand kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2017/2392, ⁽¹²⁾ millega nähti ette, et kuni 2023. aastani kohaldatakse nõuetele vastavuse kohustusi ainult EMP-sisestel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes, ja nähti ette süsteemi kohaldamisala võimalik muutmine nii, et nõuetele vastavuse kohustusi hakatakse pärast kõnealuse määruse kohast läbivaatamist kohaldama alates 1. jaanuarist 2024 ka EMP-välistel lennuväljadel maanduvatel ja sealt väljuvatel lendudel tekkivate heitkoguste suhtes. Selleks et hinnata katsetapi faasis oleva CORSIA rakendamist ja seda, kuidas seda praktikas kohaldatakse, tuleks praegust erandit ELi HKSi kohustustest pikendada kuni 31. detsembrini 2026 selliste lendude puhul, mida teostavad õhusõiduki käitajad marsruutidel, mis ei ole hõlmatud CORSIAga, asjaomastesse kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt väljuvate lendude puhul, mille suhtes kohaldatakse muidu ELi HKSi aruandlus- ja tagastamis-kohustusi 31. märtsini 2027 ja 30. septembrini 2027. See peaks olema viimane ELi HKSi seotud tähtajaline erand. CORSIA läbivaatamine tuleks teha 1. juuliks 2026. Kui ICAO assamblee ei ole 31. detsembriks 2025 tugevdanud CORSIAt kooskõlas oma pikaajalise ülemaailmse eesmärgi saavutamise ja Pariisi kokkuleppe

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2392, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast (ELT L 350, 29.12.2017, lk 7).

eesmärkide täitmiseks või kui komisjoni vastuvõetavas rakendusaktis loetletud riikide heitkogused moodustavad uusimate kättesaadavate andmete põhjal vähem kui 70 % rahvusvahelise lennunduse heitkogustest, peaks komisjon asjakohasel juhul tegema ettepaneku, et ELi HKS-i kohaldataks alates 2027. aastast väljuvate lendude heitkoguste suhtes ning et õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik maha arvata CORSIA kompenseerimisest tulenevad kulud nendel marsruutidel, et vältida topeltmaksustamist. Kui aga kolmas riik ei kohalda CORSIA-t alates 2027. aastast, tuleks sellesse kolmandasse riiki väljuvate lendude heitkoguste suhtes kohaldada ELi HKS-i.

- (31) Teave nõuete täitmise ühikute kasutamise kohta CORSIA kohaste kompenseerimisnõuete täitmiseks tuleks teha üldsusele kättesaadavaks vähemalt sama läbipaistvalt, nagu teave direktiivi 2003/87/EÜ kohaste rahvusvaheliste ühikute kasutamise kohta kuni 2020. aastani vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 389/2013⁽¹³⁾ XIV lisale.
- (32) 7. oktoobril 2022 ja COVID-19 pandeemia kontekstis otsustas ICAO 41. assamblee muuta ICAO CORSIA-t nii, et kui varem oli ajavahemikuks 2024–2035 lähtealus 2019. ja 2020. aasta keskmine CO₂ heitkogus, siis nüüd on see 85 % 2019. aasta heitkogustest. Kõigi 2019 ja 2020. aasta teatatud CO₂ heitkoguste keskmine oli 435 859 594 tonni. 2019. aasta CO₂ heitkogused olid 608 076 604 tonni ja 85 % sellest on 516 865 113 tonni. ICAO määrab siiski tegeliku lähtealuse, mida ICAO kasutab sektori kasvuteguri arvutamiseks, kasutades CO₂ heitkoguste alamhulka, võttes arvesse üksnes heitkoguseid marsruutidel, mille suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid. ICAO ei avalda 2019. ja 2020. aasta keskmisi CO₂ heitkoguseid kõigi selliste riikide paaride kohta, mille suhtes 2021. aastal kohaldatakse kompenseerimisnõudeid, kuid hinnanguliselt oli see 245 miljonit tonni, ning 2019. aasta CO₂ heitkogused olid 341 380 188 tonni, millest 85 % on 290 173 160 tonni. Kõigi riikide paaride puhul, mille suhtes 2027. aastal eeldavasti kohaldatakse kompenseerimisnõudeid, on 2019 ja 2020. aasta keskmised CO₂ heitkogused hinnanguliselt ligikaudu 373 miljonit tonni, samas kui 85 % vastavatest 2019. aasta CO₂ heitkogustest on hinnanguliselt ligikaudu 439 miljonit tonni.
- (33) Selleks et tagada ühetaolised tingimused loetelu koostamiseks riikidest, mida loetakse direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses CORSIA-t kohaldavateks riikideks kooskõlas kõnealuse direktiiviga, tuleks komisjonile anda rakendamislisvolitused, et võtta vastu ja hallata loetelu riikidest, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ning mida liidu õiguse kohaselt loetakse CORSIA-s osalevateks riikideks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (34) Lennundussektori üleminekul säästvale lennundusele tuleb võtta arvesse sektori sotsiaalset mõõdet ja konkurentsivõimet, tagamaks, et see üleminek oleks sotsiaalselt õiglane ning pakuks töötajatele koolitust, ümber- ja täiendusõpet. Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise ja selle sotsiaalse mõju kohta lennundussektorile.
- (35) Lennud, mis läbivad 1 000 kilomeetrit või vähem, tekitavad 6–9 % lennunduse CO₂ koguheitest. Seni, kuni ei ole toimunud tehnoloogilist läbimurret ega ole heitevabu lennukikütuseid ja õhusõidukeid, peaks komisjon esitama aruande meetmete kohta, millega edendatakse üleminekut alternatiivsetele ja säästvamatele transpordiliikidele.
- (36) Kuigi ELi HKS-i on kohaldatud lendude suhtes alates 2012. aastast, sisaldab pakett „Eesmärk 55“ lisameetmeid, millel võib koos ELi HKS-iga olla sellele sektorile kumulatiivne mõju. Selleks, et tagada lennuühendus saarepiirkondi või väikeseid lennujaamu teenindavate lendude puhul, peaksid käesoleva direktiivi kohased mehhanismid, mis on kavandatud fossiilkütuste ja nende alternatiivide ülejäänud hinnaerinevuse katmiseks piirama kahjulikku mõju lennuühendusele ja leevendama kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu. Komisjon peaks esitama lennuühendusele avalduva võimaliku mõju kohta 2026. aastaks aruande.
- (37) ELi HKS-i kohane lennukipetrooleumi (Jet A1 või Jet A) heitekoefitsient tuleks viia vastavusse selle kütuse heitekoefitsiendiga, mis on kehtestatud CORSIA SARP-is. Lennukipetrooleumi heitekoefitsiendi suurenemise tõttu lubatud heitkoguse ühikute eraldamise tasemeid ei muudeta, sest käesoleva direktiivi tulemusena kaotatakse järk-järgult lennundusele tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute eraldamine ning võetakse kasutusele enampakkumine, et heitkoguseid veelgi rohkem vähendada.

⁽¹³⁾ Komisjoni 2. mai 2013. aasta määrus (EL) nr 389/2013, millega luuakse liidu register vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsustele nr 280/2004/EÜ ja nr 406/2009/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 920/2010 ja nr 1193/2011 (ELT L 122, 3.5.2013, lk 1).

- (38) Muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütused, milles kasutatakse taastuvatest energiaallikatest toodetud vesinikku ja mis vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001⁽¹⁴⁾ artiklile 25, tuleks liigitada neid kasutavate õhusõiduki käitajate jaoks heitevabaks, kuni kehtestatakse käesoleva direktiivi kohased asjakohase arvestuse üksikasjalikud reeglid.
- (39) Selleks et kehtestada üksikasjalikud reeglid iga-aastaseks fossiilse petrooleumi ja toetusõiguslike lennukütuste kulude erinevuse arvutamiseks kooskõlas määrusega, millega tagatakse säästva lennutranspordi jaoks võrdsed tingimused, selliste toetusõiguslike lennukütuste lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks ja selliste kütuste kasutamise tulemusel säästetud kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks ning samuti selleks, et kehtestada CO₂ hindadel põhinevate stiimulite ja fossiilkütuste ühtlustatud madalaimal maksustamise tasemel põhinevate stiimulite arvessevõtmise kord, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. Lisaks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et sätestada üksikasjalikud reeglid lennunduse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müümiseks liikmesriikide poolt, sealhulgas üksikasjalikud enampakkumise reeglid, mis on vajalikud, et osa sellisest enampakkumisest saadud tulu liidu üldeelarvesse omavahenditena üle kanda. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽¹⁵⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (40) Erilist tähelepanu tuleks pöörata ligipäätavuse edendamisele liidu äärepoolseimates piirkondades. Seetõttu tuleks kuni 31. detsembrini 2030 ette näha ajutine erand ELi HKSist selliste lendude heitkoguste puhul, mida käitatakse liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis väljaspool seda äärepoolseimat piirkonda asuva lennuvälja vahel, et vastata elanike kõige olulisematele vajadustele tööhõive, hariduse ja muude võimaluste seisukohast. Kõnealune erand peaks samadel põhjustel hõlmama lende sama äärepoolseima piirkonna või sama liikmesriigi eri äärepoolseimate piirkondade lennuväljade vahel.
- (41) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsust (EL) 2023/136⁽¹⁶⁾ kohaldatakse õhusõiduki käitajate teavitamise suhtes, mida liikmesriigid teevad direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt 30. novembriks 2023, tingimusel et sektori kasvutegur, mille ICAO avaldab, võrdub 2022. aasta heitkoguste puhul nulliga.
- (42) Euroopa rohelepe eesmärkide saavutamiseks ja Euroopa tööstuse konkurentsivõime tagamiseks on äärmiselt oluline terviklik lähenemisviis innovatsioonile. See on eriti oluline sektorites, mille süsinikuheidet on raske vähendada nagu lennundus- ja laevandussektor, kus tuleb omavahel kombineerida täiustusi käitamises, alternatiivseid kliimanetraalseid kütuseid ja tehnoloogilisi lahendusi. Seega peaksid liikmesriigid tagama, et nende ülevõtmismeetmed ei takistaks innovatsiooni ning oleksid tehnoloogiliselt neutraalsed. Liidu tasandil toetatakse vajalikke teadus- ja innovatsioonialaseid jõupingutusi muu hulgas teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi „Euroopa horisont“ kaudu, mis hõlmab märkimisväärset rahastamist ja uusi vahendeid ELi HKS-i kuuluvate sektorite jaoks.
- (43) Direktiiviga 2003/87/EÜ loodud innovatsioonifond peaks toetama CO₂ heite vähendamise lahenduste alaseid teadusuuringuid ja selliste lahenduste, sealhulgas heitevaba tehnoloogia väljatöötamist ja kasutuselevõttu, ning vähendama lennundussektori kliima- ja keskkonnamõju. Samuti peab see toetama elektrifitseerimist ja lennunduse üldise mõju vähendamise meetmeid.

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

⁽¹⁵⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

⁽¹⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2023. aasta otsus (EL) 2023/136, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses liidus asuvate õhusõiduki käitajate teavitamisega üleilmse turupõhise meetme raames kohaldatavatest kompenseerimisnõuetest (ELT L 19, 20.1.2023, lk 1).

- (44) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt tagada lennunduse panus kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja rakendada liidu õiguses asjakohaselt CORSIAt ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (45) Liikmesriigid peaksid käesoleva direktiivi üle võtma hiljemalt 31. detsembriks 2023 kooskõlas vajadusega võtta kiireloomulisi kliimameetmeid ning et kõik sektorid aitaksid kaasa heitkoguste kulutõhusale vähendamisele.
- (46) Haldusmenetluste lihtsustamine ja nende menetluste kohandamine parimate tavade hoiaks halduskoormuse minimaalsena.
- (47) Seepärast tuleks direktiivi 2003/87/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/87/EÜ muutmine

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklisse 3 lisatakse järgmine punkt:

„v) „lennunduse muu kui CO₂ heite mõju“ – mõju kliimale, mis tuleneb lämmastikoksiidide (NO_x), tahmaosakeste ja oksüdeerunud väevliühendite eraldumisest kütuse põletamisel, samuti veeauru, sealhulgas kondensatsioonijälgede eraldumisest õhusõidukitest, mis sooritavad I lisas loetletud lennutegevusi;“.

- 2) Artiklit 3c muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 jäetakse välja;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„5. Komisjon määrab kindlaks õhusõiduki käitajatele 2024. aastaks eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, võttes aluseks 2023. aastal I lisas loendatud lennutegevusi sooritanud õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, mida vähendatakse artiklis 9 osutatud lineaarse teguri võrra, ning avaldab selle koguse ja ka koguse, mis oleks 2024. aastal tasuta eraldatud vastavalt tasuta eraldamise reeglitele, mis kehtisid enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2023/958 (*) tehtud muudatusi.

6. Ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 reserveeritakse kuni 20 miljonit lõikes 5 osutatud lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest läbipaistvalt, võrdselt ja mittediskrimineerivalt ärilisel eesmärgil õhusõiduki käitajatele, et suurendada määrusega, millega tagatakse säästva lennutranspordi jaoks võrdsed tingimused, kindlaks määratud säästvate lennukikütuste ja muude lennukikütuste, mis ei ole saanud fossiilkütustest, kasutamist, võttes arvesse lennukikütuse tarnijate poolt õhusõiduki käitajatele liidu lennujaamades kättesaadavaks tehtavates lennukikütuses nimetatud määrusega nõutava säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu saavutamist, allahelikirusega lendude jaoks, mille puhul tuleb lubatud heitkoguse ühikud tagastada vastavalt käesoleva direktiivi artikli 12 lõikele 3. Kui nõuetele vastavat lennukikütust ei saa lennujaamas konkreetse lennuga füüsiliselt seostada, on käesoleva lõigu alusel reserveeritud lubatud heitkoguse ühikud saadaval selles lennujaamas tangitud nõuetele vastava lennukikütuse jaoks proportsionaalselt heitkogustega, mis on põhjustatud õhusõiduki käitaja sellest lennujaamast väljuvatest lendudest, mille puhul tuleb lubatud heitkoguse ühikud tagastada vastavalt käesoleva direktiivi artikli 12 lõikele 3.

Liikmesriigid eraldavad käesoleva lõike esimese lõigu alusel reserveeritud lubatud heitkoguse ühikud, et katta osaliselt või täielikult hinnavahe fossiilpetrooleumi ja asjaomaste nõuetele vastavate lennukikütuste kasutamise vahel, võttes arvesse stiimuleid, mis tulenevad CO₂ hinnast ja fossiilkütuste ühtlustatud madalaimast maksustamise tasemest. Hinnavahe arvutamisel võtab komisjon arvesse tehnilist aruannet, mille on avaldanud Euroopa Liidu Lennundusohutusamet vastavalt määrusele, millega tagatakse säästva lennutranspordi jaoks võrdsed tingimused. Liikmesriigid tagavad käesoleva lõike kohase rahastamise nähtavuse käesoleva direktiivi artikli 30m lõike 1 punktides a ja b osutatud nõuetele vastaval viisil.

Käesoleva lõike alusel eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud hõlmavad järgmist:

- a) 70 % ülejäänud hinnavahest fossiilpetrooleumi ja taastuvatest energiaallikatest toodetud vesiniku ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001 (***) artikli 2 teise lõigu punktis 34 määratletud täiustatud biokütuste kasutamise vahel, mille heitekoefitsient võrdub nulliga vastavalt IV lisale või käesoleva direktiivi artikli 14 kohaselt vastu võetud rakendusaktile;
- b) 95 % ülejäänud hinnavahest lennunduses kasutatava fossiilpetrooleumi ja direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 25 vastavate muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest kütuste kasutamise vahel, mille heitekoefitsient võrdub nulliga vastavalt IV lisale või käesoleva direktiivi artikli 14 kohaselt vastu võetud rakendusaktile;
- c) 100 % ülejäänud hinnavahest fossiilpetrooleumi ja igasuguse nõuetele vastava lennukikütuse kasutamise vahel, mis ei ole saadud käesoleva lõike esimese lõiguga hõlmatud fossiilkütustest, lennujaamades, mis asuvad väiksemal kui 10 000 km² suurusel saarel ja millel puudub maismaaga maantee- või raudteeühendus; lennujaamades, mis ei ole piisavalt suured, et neid saaks määratleda liidu lennujaamadena vastavalt määrusele, millega tagatakse säästva lennutranspordi jaoks võrdsed tingimused, ja äärepoolseimates piirkondades asuvates lennujaamades;
- d) muudel kui punktides a, b ja c osutatud juhtudel 50 % ülejäänud hinnavahest fossiilpetrooleumi ja sellise nõuetele vastava lennukikütuse kasutamise vahel, mis ei ole saadud käesoleva lõike esimese lõiguga hõlmatud fossiilkütustest.

Käesoleva lõike kohasel lubatud heitkoguse ühikute eraldamisel võib arvesse võtta võimalikku toetust muudest riigi tasandi kavadest.

Ärilsel eesmärgil õhusõidukite käitajad võivad igal aastal taotleda lubatud heitkoguse ühikute eraldamist iga käesolevas lõikes osutatud nõuetele vastava lennukikütuse koguse alusel lendudel, mille puhul tuleb lubatud heitkoguse ühikud artikli 12 lõike 3 kohaselt tagastada ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030, välja arvatud lennud, mille puhul loetakse see nõue artikli 28a lõike 1 kohaselt täidetuks. Kui konkreetsel aastal on lubatud heitkoguse ühikute nõudlus selliste kütuste kasutamiseks suurem kui lubatud heitkoguse ühikute kättesaadavus, vähendatakse lubatud heitkoguse ühikute hulka ühtlaselt kõigi asjaomaste õhusõiduki käitajate puhul, kes sellel aastal lubatud heitkoguse ühikuid said.

Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* igal aastal üksikasjad selle kohta, missugused olid eelmisel aastal keskmiselt kulude erinevused, kui võrrelda ühelt poolt fossiilpetrooleumi kasutamist, võttes arvesse stiimuleid, mis tulenevad CO₂ hinnast ja fossiilkütuste ühtlustatud madalaimast maksustamise tasemest, ning teiselt poolt nõuetele vastavate lennukikütuste kasutamist.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu käesoleva direktiivi täiendamiseks vastu delegeeritud õigusaktid, kehtestades üksikasjalikud reeglid käesoleva lõike kuuendas lõigus osutatud iga-aastaseks kulude erinevuse arvutamiseks ja lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks käesoleva lõike esimeses lõigus kindlaks määratud kütuste kasutamiseks, samuti üksikasjalikud reeglid kasvuhooonegaaside heitkoguste arvutamiseks, mis on säätetud artikli 14 lõike 1 alusel vastu võetud rakendusmääruse kohaselt teatatud kütuste kasutamise tulemusel, ning kehtestades CO₂ hindadel põhinevate stiimulite ja fossiilkütuste ühtlustatud madalaimal maksustamise tasemel põhinevate stiimulite arvessevõtmise korra.

Komisjon hindab 1. jaanuariks 2028 käesoleva lõike kohaldamist ning esitab selle hindamise tulemused aruandes õigeaegselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Aruandele võib asjakohasel juhul lisada seadusandliku ettepaneku eraldada kuni 31. detsembrini 2034 lubatud heitkoguse ühikute piiratud ja ajaliselt piiratud kogus, et veelgi stimuleerida käesoleva lõike esimeses lõigus kindlaks määratud kütuste kasutamist, eelkõige direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 25 vastavate lennunduses kasutatavate muust kui bioloogilise päritoluga toorainest taastuvkütuste tankimist, mille heitekoefitsient võrdub nulliga vastavalt IV lisale või käesoleva direktiivi artikli 14 kohasele rakendusaktile.

Alates 1. jaanuarist 2028 hindab komisjon käesoleva lõike kohaldamist artikli 10 lõike 5 kohastes aruannetes ning esitab oma aruande õigeaegselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

7. Selliste lendude puhul, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saabuvad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale ja mis ei olnud 2023. aastal hõlmatud ELi HKSiga, suurendatakse õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogust sellise lubatud heitkoguste ühikute koguse (sealhulgas tasuta lubatud heitkoguse ühikud ja enampakkumisel müümiseks ette nähtud ühikud) võrra, mis oleks eraldatud siis, kui need lennud oleksid asjaomasel aastal olnud hõlmatud ELi HKSiga, vähendatuna artiklis 9 osutatud lineaarse teguri võrra.

8. Erandina artikli 12 lõikest 3, artikli 14 lõikest 3 ja artiklist 16 loevad liikmesriigid kõnealuste sätete nõuded täidetuks ning ei võta õhusõiduki käitajate suhtes meetmeid seoses heitkogustega, mis on tekkinud enne 31. detsembrist 2030 ja mis tulenevad lendudest liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis väljaspool seda piirkonda asuva lennuvälja vahel, kaasa arvatud mõni teine samas äärepoolseimas piirkonnas või sama liikmesriigi teises äärepoolseimas piirkonnas asuv lennuväli.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu ELi majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamise (ELT L 130, 16.5.2023, lk 115).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).“

3) Artiklit 3d muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Aastatel 2024 ja 2025 müüakse enampakkumisel 15 % artikli 3c lõigetes 5 ja 7 osutatud lubatud heitkoguse ühikutest ning vastavalt 25 % ja 50 % ülejäänud 85 % kõnealustest ühikutest, mille puhul oleks toimunud tasuta eraldamine, välja arvatud artikli 3c lõikes 6 ja artikli 10a lõike 8 neljandas lõigus osutatud lubatud heitkoguse ühikute kogused. Nende aastate ülejäänud lubatud heitkoguse ühikud eraldatakse tasuta. Enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute osa, mis varem oleks eraldatud tasuta, suureneb vastavatel aastatel allpool sätestatu kohaselt.

Alates 1. jaanuarist 2026 müüakse enampakkumisel kogu lubatud heitkoguse ühikute kogus, mis oleks asjaomasel aastal tasuta eraldatud, välja arvatud artikli 3c lõikes 6 ja artikli 10a lõike 8 neljandas lõigus osutatud lubatud heitkoguse ühikute kogus.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Õhusõiduki käitajatele eraldatakse tasuta lubatud heitkoguse ühikuid proportsionaalselt nende osaga lennutegevuse tõendatud heitkogustest, millest teatati 2023. aastal. Kõnealuse koguse arvutamisel võetakse arvesse ka selliseid lennutegevuse tõendatud heitkoguseid, millest on teatatud seoses lendudega, mille suhtes ELi HKS-i kohaldatakse alles alates 1. jaanuarist 2024. Pädevad asutused väljastavad tasuta eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud asjaomase aasta 30. juuniks.“;

c) lõige 2 jäetakse välja;

d) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu käesolevat direktiivi täiendavaid delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi seoses üksikasjaliku korruga, mis puudutab liikmesriikide poolt lennunduse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müümist vastavalt käesoleva artikli lõigetele 1 ja 1a, sealhulgas enampakkumise üksikasjalikud reeglid, mis on vajalikud, et osa sellisest enampakkumisest saadud tulu liidu üldeelarvesse omavahenditena üle kanda kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 311 kolmanda lõiguga. Iga liikmesriik peab igal ajavahemikul müüma enampakkumisel sellise hulga lubatud heitkoguse ühikuid, mis on proportsionaalne vastava liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast, millest on teatatud vastavalt artikli 14 lõikele 3 ja mis on tõendatud vastavalt artiklile 15. Iga artiklis 13 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida enampakkumine hõlmab. Delegeeritud õigusaktidega tuleb tagada artikli 10 lõike 4 esimeses lõigus sätestatud põhimõtete austamine.

4. Liikmesriigid otsustavad selle üle, kuidas kasutada käesoleva peatükiga hõlmatud lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu, välja arvatud tulu, mis on ELi toimimise lepingu artikli 311 kolmanda lõigu kohaselt kindlaks määratud omavahenditena ja kantud liidu üldeelarvesse. Liikmesriigid kasutavad lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu või selle tuluga samaväärset rahalist väärtust kooskõlas artikli 10 lõikega 3.“

4) Artiklid 3e ja 3f jäetakse välja.

5) Artiklit 11a muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1, 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„1. Kui käesoleva artikli lõigetest 2 ja 3 ei tulene teisiti, võivad õhusõiduki käitajad, kellel on liikmesriigi väljaantud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud liikmesriigis, sealhulgas selle äärepoolseimates piirkondades, sõltkondades või territooriumidel, kasutada järgmisi ühikuid, et täita oma kohustusi vastavalt artikli 12 lõikele 9 tunnistada artikli 12 lõike 6 kohaselt teatatud koguse ulatuses ühikud kehtetuks:

a) ühikud, mille on heaks kiitnud Pariisi kokkuleppe artikli 6 lõike 4 alusel loodud mehhanismis osalevad osalised;

b) ühikud, mille on heaks kiitnud kompenseerimisühikuid välja andvates programmides osalevad osalised ja mille ICAO nõukogu on tunnistanud nõuetele vastavaks ning mis on loetletud käesoleva artikli lõike 8 kohaselt vastu võetud rakendusaktis;

c) ühikud, mille on heaks kiitnud lõike 5 kohaselt sõlmitud lepingutes osalejad;

d) ühikud, mis on välja antud liidu tasandi projektidele vastavalt artiklile 24a.

2. Lõike 1 punktides a ja b osutatud ühikuid võib kasutada juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) ühikud on pärit riigist, mis on ühikute kasutamise ajal Pariisi kokkuleppe osaline;

b) ühikud on pärit riigist, mis on artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud kui rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) osalev riik. Seda tingimust ei kohaldata enne 2027. aastat tekkinud heitkoguste suhtes, samuti ei kohaldata seda riikide suhtes, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena, välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on võrdne liidu keskmisega või sellest kõrgem.

3. Lõike 1 punktides a, b ja c osutatud ühikuid võib kasutada juhul, kui osalevate osaliste heakskiidu saamiseks on kehtestatud asjakohane kord, aruandlust, mis käsitleb nende riiklikult kindlaksmääratud panustega hõlmatud inimtekkelistest allikates pärit kasvuhooonegaaside heidet ning nende neeldajates sidumist, kohandatakse õigeaegselt ning välditakse topeltarvestust ja üleilmse heite netokasvu.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud nõuded käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud korra suhtes, mis võib hõlmata aruandlus- ja registrinõudeid, ning kõnealust korda kohaldavate riikide või programmide loetelu kohandamise suhtes. Kõnealuse korra kehtestamisel võetakse arvesse käesoleva artikli lõike 2 kohaselt vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidele jaoks ette nähtud paindlikkusmeetmeid. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

b) lõige 4 jäetakse välja;

c) lisatakse järgmine lõige:

„8. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles loetletakse ühikud, mida ICAO nõukogu peab nõuetele vastavaks ning mis vastavad käesoleva artikli lõigetel 2 ja 3 sätestatud tingimustele. Komisjon võtab ühtlasi vastu rakendusaktid, et nimetatud loetelu vastavalt vajadusele ajakohastada. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

6) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Liikmesriigid arvutavad vastavalt käesoleva artikli lõikes 8 osutatud rakendusaktis sätestatud metoodikale igal aastal välja eelmise kalendriaasta kompenseerimisnõuded lendude puhul, mis suunduvad artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse, väljuvad nendest riikidest või toimuvad nende riikide vahel, samuti Šveitsi või Ühendkuningriigi ning artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vaheliste lendude puhul, ning teavitavad iga aasta 30. novembriks õhusõiduki käitajaid.

Liikmesriigid arvutavad vastavalt käesoleva artikli lõikes 8 osutatud rakendusaktis sätestatud metoodikale samuti välja CORSIA nõuete täitmise perioodi lõplike kompenseerimisnõuete kogusumma ja teavitavad nendest nõuetest õhusõiduki käitajaid, kes vastavad käesoleva lõike kolmandas lõigus sätestatud tingimustele, asjaomase CORSIA nõuete täitmise perioodi viimasele aastale järgneva aasta 30. novembriks.

Liikmesriigid teavitavad kompenseerimisnõuete suuruselt neid õhusõiduki käitajaid, kes vastavad kõikidele järgmistele tingimustele:

- a) õhusõiduki käitajal on mõne liikmesriigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, ning
- b) nad tekitavad alates 1. jaanuarist 2021 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, käitades lennukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg ja mis teostavad I lisaga hõlmatud lende, välja arvatud sellised lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis, sealhulgas sama liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad.

Esimese lõigu punkti b kohaldamisel ei võeta arvesse järgmist liiki lendude CO₂ heitkoguseid:

- i) riiklikud lennud;
- ii) humanitaarabilennud;
- iii) lennud arstiabi osutamiseks;
- iv) sõjalised lennud;
- v) tuletõrjelennud;
- vi) lennud, mis eelnevad või järgnevad humanitaarabi-, meditsiinilisele või tuletõrjelennule, tingimusel et sellised lennud toimusid sama õhusõidukiga ja nendega oli vaja läbi viia sellega seotud humanitaarabi-, meditsiiniline või tuletõrjetegevus, või tuli õhusõiduk pärast neid tegevusi ümber paigutada järgmise tegevuse jaoks.“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„8. Käesoleva artikli lõikes 6 osutatud kompenseerimisnõuded CORSIA kohaldamiseks arvutatakse vastavalt metoodikale, mille komisjon määrab kindlaks lendude puhul, mis suunduvad artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse, väljuvad nendest riikidest või toimuvad nende riikide vahel, samuti Šveitsi või Ühendkuningriigi ning artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vaheliste lendude puhul.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles täpsustatakse käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud õhusõiduki käitajatele esitatavate kompenseerimisnõuete arvutamise metoodika.

Kõnealustes rakendusaktides täpsustatakse eelkõige, kuidas kohaldatakse käesoleva direktiivi sätetest, eelkõige artiklitest 3c, 11a, 12 ja 25a tulenevaid nõudeid ning, niivõrd kui see on käesoleva direktiivi asjaomaseid sätteid silmas pidades võimalik CORSIA keskkonnakaitset käsitlevatest rahvusvahelistest standarditest ja soovituslikest tavadest tulenevaid nõudeid (CORSIA SARP).

Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Esimene selline rakendusakt võetakse vastu hiljemalt 30. juuniks 2024.

9. Õhusõiduki käitajad, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, sealhulgas selle liikmesriigi äärepoolseimates piirkondades, sõltkondades ja territooriumidel, tunnistavad artiklis 11a osutatud ühikud kehtetuks üksnes asjaomase liikmesriigi poolt lõike 6 kohaselt asjaomase CORSIA nõuete täitmise perioodi kohta teatatud koguse ulatuses. Kehtetuks tunnistamine toimub 2021.–2023. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2025 ja 2024.–2026. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2028.“

7) Artiklisse 14 lisatakse järgmised lõiked:

„5. Õhusõiduki käitajad esitavad alates 1. jaanuarist 2025 kord aastas aruande lennunduse muu kui CO₂ heite mõju kohta. Selleks võtab komisjon 31. augustiks 2024 vastu lõike 1 kohase rakendusakti, et lisada seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikku lennunduse muu kui CO₂ heite mõju. Seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistik peab sisaldama vähemalt saadaolevaid kolmemõõtmelisi lennutrajektoori andmeid, samuti õhuniiskust ja -temperatuuri, et tekitada ühe lennu kohta CO₂ ekvivalent. Komisjon tagab olemasolevate ressursside piires kättesaadavad vahendid, et seire, aruandluse ja kontrolli süsteemi hõlbustada ja võimalikult palju automatiseerida, nii et halduskoormus oleks minimaalne.

Liikmesriigid tagavad, et alates 1. jaanuarist 2025 jälgib iga õhusõiduki käitaja iga käitatava õhusõiduki muud kui CO₂ heite mõju ja esitab selle kohta pärast iga aasta lõppu pädevale asutusele aruande vastavalt lõikes 1 osutatud rakendusaktidele.

Alates 2026. aastast annab komisjon igal aastal artikli 10 lõikes 5 osutatud aruande raames aru, millised on käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistiku kohaldamise tulemused.

Komisjon esitab 31. detsembriks 2027 lennunduse muu kui CO₂ heite mõju seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistiku kohaldamise tulemuste põhjal aruande ja asjakohasel juhul ning olles eelnevalt teinud mõjuhinna, seadusandliku ettepaneku, et leevendada CO₂ heite mõju, laiendades ELi HKSi kohaldamisala nii, et see hõlmaks ka lennunduse muud kui CO₂ heite mõju.

6. Komisjon avaldab lennutegevusega seotud heitkoguste kohta hiljemalt kolm kuud pärast aruande esitamise tähtpäeva ja kasutajasõbralikul viisil vähemalt järgmised iga-aastased koondandmed, mis on esitatud liikmesriikidele või edastatud komisjonile kooskõlas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/2066 (*) ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/1603 (**) artikliga 7:

a) lennuväljapaari kohta EMPs:

- i) kõigi lendude heitkogused;
- ii) lendude koguarv;
- iii) reisijate koguarv;
- iv) õhusõiduki tüüp;

b) õhusõiduki käitaja kohta:

- i) andmed heitkoguste kohta, mis tulenevad EMP-sisestest lendudest, EMP-st väljuvatest lendudest, EMPsse saabuvatest lendudest ja kahe kolmanda riigi vahelistest lendudest, jaotatuna riikide paaride kaupa, ning andmed heitkoguste kohta, mille suhtes kehtib kohustus CORSIA nõuetele vastavad heiteühikud kehtetuks tunnistada;
- ii) kompenseerimisnõuete summa, mis on arvatud artikli 12 lõike 8 kohaselt;
- iii) vastavalt artiklile 11a ühikute summa ja liik, mida kasutatakse käesoleva punkti alapunktis ii osutatud õhusõiduki käitajate kompenseerimisnõuete täitmiseks;
- iv) selliste kasutatud kütuste kogus ja kategooria, mille heitekoefitsient on käesoleva direktiivi kohaselt null või mis annavad õhusõiduki käitajale õiguse saada lubatud heitkoguste ühikuid vastavalt artikli 3c lõikele 6.

Esimese lõigu punkti a ja punkti b puhul võib õhusõiduki käitaja erijuhtudel, kui ta tegutseb väga piiratud arvul lennuväljapaaridel või väga piiratud arvul riikide paarides, mille suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid, või väga piiratud arvul riikide paarides, mille suhtes ei kohaldata kompenseerimisnõudeid, nõuda, et haldav liikmesriik ei avaldaks selliseid andmeid õhusõiduki käitaja tasandil, selgitades, miks avalikustamist võiks pidada tema ärihuve kahjustavaks. Selle nõude põhjal võib haldav liikmesriik komisjonilt taotleda nende andmete avaldamist koondatud kõrgemal tasandil. Komisjon otsustab, kas taotlus rahuldada.

(*) Komisjoni 19. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012 (ELT L 334, 31.12.2018, lk 1).

(**) Komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise üldilmsel turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10).“

8) Artiklit 18a muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kui artiklis 13 osutatud mis tahes ajavahemiku kahel esimesel aastal käesoleva artikli lõike 1 punkti b reguleerimisalasse kuuluva õhusõiduki käitaja teostatavatest lendudest tulenevaid omistatud lennunduse heitkoguseid ei omistata käitajat haldavale liikmesriigile, viiakse õhusõiduki käitaja järgmiseks ajavahemikuks üle teise haldava liikmesriigi haldusalasse. Uueks haldavaks liikmesriigiks on selle õhusõiduki käitaja poolt eelmise ajavahemiku kahel esimesel aastal teostatud lendudest tuleneva suurima omistatud lennunduse heitkoguste hulga liikmesriik.“;

b) lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) alates 2024. aastast ajakohastab seda nimekirja iga kahe aasta järel, lisades õhusõiduki käitajad, kes on edaspidi teostanud I lisas nimetatud lennutegevust, kui õhusõiduki käitaja ei ole nimekirja ajakohastamisele eelnenud nelja järjestikuse kalendriaasta jooksul sooritanud I lisas loetletud lennutegevusi, ei kanta teda nimekirja.“

9) Artiklit 25a muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liit ja tema liikmesriigid tegutsevad jätkuvalt selle nimel, et kooskõlas määruse (EL) 2021/1119 ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega saavutada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ülemaailmseid meetmeid käsitlevad kokkulepped. Selliste kokkulepete saavutamisel kaalub komisjon, kas käesoleva direktiivi kohaseid õhusõiduki käitajate suhtes kohaldatavaid sätteid on vaja muuta.“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„3. Komisjon võtab vastu rakendusakti, milles loetletakse riigid, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ja mida käesoleva direktiivi tähenduses loetakse CORSIAat kohaldavaks, kasutades 2021.–2023. aastal lähtealusena 2019. aastat ja pärast 2024. aastat 85 % 2019. aasta heitkogustest. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Heitkoguste puhul, mis tekivad kuni 31. detsembrini 2026 lendudest, mis suunduvad käesoleva artikli lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse või lähtuvad nendest riikidest, ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud kooskõlas artikli 12 lõikega 3 nende heitkoguste eest lubatud heitkoguse ühikuid tagastama.

5. Heitkoguste puhul, mis tekivad kuni 31. detsembrini 2026 EMP ja käesoleva artikli lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetlemata riikide vahel toimuvatest lendudest, välja arvatud Šveitsi ja Ühendkuningriiki suunduvad lennud, ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud kooskõlas artikli 12 lõikega 3 nende heitkoguste eest lubatud heitkoguse ühikuid tagastama.

6. ÜRO määratluse kohaselt vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena käsitatavatesse riikidesse, mida ei ole loetletud käesoleva artikli lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, ning neisse riikidesse, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem, suunduvate ja sealt väljuvate lendude heitkoguste puhul ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud kooskõlas artikli 12 lõikega 3 nende heitkoguste eest lubatud heitkoguste ühikuid tagastama.

7. Kui komisjon teeb kindlaks olulised konkurentsimoonutused – näiteks moonutus, mis on põhjustatud sellest, kui kolmas riik kohaldab CORSIAT oma õiguses vähem rangel viisil või ei taga CORSIA sätete täitmist kõigi õhusõiduki käitajate jaoks võrdsel viisil –, mis kahjustavad õhusõiduki käitajaid, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, võtab komisjon vastu rakendusakte, et vabastada kõnealused õhusõiduki käitajad artikli 12 lõikes 9 sätestatud kompenseerimisõuetest sellistesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendude heitkoguste puhul. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

8. Kui õhusõiduki käitajad, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, käitavad lende kahe käesoleva artikli lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riigi vahel, sealhulgas lennud Šveitsi, Ühendkuningriigi ning käesoleva artikli lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vahel, ja need riigid lubavad õhusõiduki käitajatel kasutada muid ühikuid kui need, mis on kantud artikli 11a lõike 8 kohaselt vastu võetud loetellu, on komisjonil õigus võtta vastu õigusakte, millega lubatakse asjaomastel õhusõiduki käitajatel selliste lendude heitkoguste puhul kasutada ühikuid, mis ei ole sellesse loetellu kantud, või mitte täita artikli 11a lõigetes 2 ja 3 nimetatud tingimusi. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

10) Artiklid 28a ja 28b asendatakse järgmisega:

„Artikkel 28a

Enne ICAO ülemaailmse turupõhise meetme kohustuslikku rakendamist kohaldatavad erandid

1. Erandina artikli 12 lõikest 3, artikli 14 lõikest 3 ja artiklist 16 peavad liikmesriigid nendes sätetes osutatud nõudeid täidetuks ega võta meetmeid õhusõiduki käitajate vastu seoses järgmisega:

- a) igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2026 väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele suunduvate või sealt väljuvate lendude, välja arvatud Ühendkuningriigi või Šveitsi lennuväljadele suunduvate lendude kõik heitkogused, arvestades artiklis 28b osutatud läbivaatamist;
- b) ELi toimimise lepingu artikli 349 tähenduses äärepoolseima piirkonna lennuvälja ja EMP muu piirkonna lennuvälja vahel igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 toimunud lendude kõik heitkogused, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

Artiklite 11a, 12 ja 14 kohaldamisel käsitatakse muude kui käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud lendude tõendatud heitkoguseid õhusõiduki käitaja tõendatud heitkogustena.

2. Erandina artikli 3d lõikest 3 vähendatakse iga liikmesriigi poolt ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2026 enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kogust nii, et see oleks kooskõlas sellele liikmesriigile omistatud lennunduse heitkoguste nende lendude osakaaluga, mille suhtes ei kohaldata käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b ette nähtud erandeid.

3. Erandina artiklist 3g ei nõuta õhusõiduki käitajatelt, et nad esitaksid seirekavad, milles nähakse ette meetmed heitkoguste seireks ja nendest aruandmiseks seoses lendudega, mille suhtes kohaldatakse käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b sätestatud erandeid.

4. Kui õhusõiduki käitaja iga-aastane koguheide on alla 25 000 tonni CO₂ või kui õhusõiduki käitaja iga-aastane koguheide on muude kui käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b osutatud lendude puhul alla 3 000 tonni CO₂, käsitatakse erandina artiklitest 3g, 12, 15 ja 18a seda heidet tõendatud heitkogusena, kui see on kindlaks määratud väikeheitetekitajatele ette nähtud vahendiga, mis on heaks kiidetud komisjoni määrusega (EL) nr 606/2010 (*) ja milles kasutatakse Eurocontroli esitatud HKS-i tugivahendi andmeid. Liikmesriigid võivad mitteäriiliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite käitajate suhtes rakendada lihtsustatud korda, kui see menetlus tagab samasuguse täpsuse kui väikeheitetekitajatele ette nähtud vahend.

5. Käesoleva artikli lõiget 1 kohaldatakse selliste riikide suhtes, kellega on sõlmitud artikli 25 või 25a kohane kokkulepe, järgides sellises kokkuleppes sätestatud tingimusi.

Artikkel 28b

ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist puudutav komisjoni aruanne ja läbivaatamine

1. Komisjon esitab enne 1. jaanuari 2027 ja edaspidi iga kolme aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande edusammude kohta ICAO peetavatel läbirääkimistel, mille eesmärk on rakendada heitkoguste suhtes alates 2021. aastast ülemaailmset turupõhist meetet, käsitledes eelkõige:

- a) asjakohaseid ICAO vahendeid, sealhulgas standardeid ja soovituslikke tavasid, samuti seda, kuidas edeneb ICAO 41. assambleel vastu võetud ülemaailmse pikaajalise eesmärgi saavutamiseks võetava ICAO meetmepaketi kõigi elementide rakendamine;
- b) ICAO nõukogu poolt heaks kiidetud soovitusi seoses ülemaailmse turupõhise meetmega, sealhulgas kõik võimalikud muudatused lähtealustes;
- c) ülemaailmse registri loomist;
- d) kolmandate riikide võetud riiklike meetmeid ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks, mida kohaldatakse heitkoguste suhtes alates 2021. aastast;
- e) kolmandate riikide CORSIA kohaselt kompenseerimises osalemise taset, sealhulgas neil sellise osalemise suhtes esinevate reservatsioonide mõju, ning
- f) muid asjaomaseid rahvusvahelisi suundumusi ja kohaldatavaid õigusakte, samuti edusamme lennunduse kogu mõju vähendamisel kliimamuutustele.

Pariisi kokkuleppe ülemaailmse kokkuvõtte põhimõtteid järgides teavitab komisjon ka jõupingutustest, mida on tehtud selleks, et täita lennundussektori heitkoguste piiramise ülemaailmne pikaajaline eesmärk – vähendada lennunduse CO₂ heitkoguseid 2050. aastaks nullini, ning arvestab hindamisel esimese lõigu punktides a–f osutatud kriteeriume.

2. Komisjon esitab 1. juuliks 2026 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, hinnates selles ICAO ülemaailmse turupõhise meetme ambitsioonikust ja üldist keskkonnavalast terviklikkust, sealhulgas selle üldist ambitsioonikust seoses Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, CORSIA kohaselt kompenseerimises osalemise taset, selle täidetavust, läbipaistvust, mittetäitmise korral kohaldatavaid karistusi, üldsuse kaasamise menetlusi, kompensatsiooniuühikute kvaliteeti, heitkoguste seiret, aruandlust ja tõendamist, registreid, aruandekohustust ja biokütuste kasutamise norme. Komisjon avaldab kõnealuse raporti samuti 1. juulil 2026.

3. Komisjoni lõikes 2 osutatud aruandele lisatakse asjakohasel juhul seadusandlik ettepanek muuta käesolevat direktiivi nii, et see oleks kooskõlas Pariisi kokkuleppe temperatuurieesmärgiga, liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kõikides majandussektorites ning eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsus ja säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalane terviklikkus ja tulemuslikkus. Kaasnev ettepanek sisaldab asjakohasel juhul ELi HKS-i kohaldamist alates 2027. aasta jaanuarist lendude suhtes, mis väljuvad EMP riikides asuvatelt lennuväljadelt väljaspool EMPd asuvatele lennuväljadele, ning sellest jäetakse välja väljaspool EMPd asuvatelt lennuväljadelt saabuvad lennud. Kui lõikes 2 osutatud aruanne näitab, et:

- a) ICAO assamblee ei tugevdanud 31. detsembriks 2025 CORSIA-t kooskõlas selle ülemaailmse pikaajalise eesmärgi saavutamiseks, et täita Pariisi kokkuleppe eesmärgid või

- b) artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riigid moodustavad viimaste kättesaadavate andmete põhjal vähem kui 70 % rahvusvahelise lennunduse heitkogustest.

Samuti annab kaasnev ettepanek asjakohasel juhul õhusõiduki käitajatele võimaluse nendel marsruutidel tekkinud kulud CORSIA kompenseerimisest maha arvata, et vältida topeltmaksustamist. Kui käesoleva lõike esimese lõigu punktides a ja b sätestatud tingimused ei ole täidetud, muudetakse ettepanekuga käesolevat direktiivi, et jätkata ELi HKS-i kohaldamist üksnes EMP-siseste lendude, Šveitsi ja Ühendkuningriiki suunduvate lendude ning artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetlemata riikidesse suunduvate lendude suhtes.

(*) Komisjoni 9. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 606/2010, milles käsitletakse Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) poolt teatavate väikeste saasteallikate hulka kuuluvate õhusõidukite käitajate kütusetarbimise hindamiseks välja töötatud lihtsustatud vahendi heakskiitmist (ELT L 175, 10.7.2010, lk 25).“

- 11) Artiklisse 30 lisatakse järgmine lõige:

„8. 2026. aastal lisab komisjon artikli 10 lõikes 5 sätestatud aruandesse järgmised elemendid:

- a) vähem kui 1 000 km pikkuste lendude keskkonna- ja kliimamõju ning selle mõju vähendamise võimaluste hindamine, sealhulgas olemasolevate alternatiivsete ühistranspordiliikide uurimine ja säästvate lennukikütuste laialdasem kasutamine;
- b) hinnang selliste lendude keskkonna- ja kliimamõju kohta, mida teostavad käitajad, kelle suhtes on tehtud erand vastavalt I lisa tabeli veeru „Tegevusalad“ kande „Lennundus“ punktidele h või k, ning kaalutlused, kuidas seda mõju vähendada;
- c) hinnang käesoleva direktiivi sotsiaalse mõju kohta lennundussektorile, sealhulgas selle tööjõule ja lennureisikuludele;
- d) saarte ja äärealade lennuühenduse hindamine, arvestades seejuures konkurentsivõimet ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ning keskkonna- ja kliimamõju.

Artikli 10 lõikes 5 sätestatud aruanne võetakse asjakohasel juhul arvesse ka käesoleva direktiivi tulevasele läbivaatamisele.“

- 12) I ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2023. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

*Artikkel 3***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 4***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 10. mai 2023

Euroopa Parlamendi nimel
president
R. METSOLA

Nõukogu nimel
eesistuja
J. ROSWALL

LISA

1) Direktiivi 2003/87/EÜ I lisa tabeli veerus „Tegevusalad“ muudetakse kannet „Lennundus“ järgmiselt:

a) esimese lõigu järele lisatakse järgmine lõik:

„Kahes eri riigis, mis on loetletud artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, asuvate lennuväljade vahel toimuvad lennud ning Šveitsi või Ühendkuningriigi ja artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vahelised lennud, ja artikli 12 lõigete 6 ja 8 ning artikli 28c kohaldamisel kõik muud kahes erinevas kolmandas riigis asuvate lennuväljade vahel toimuvad lennud, mida sooritavad õhusõiduki käitajad, kes vastavad kõigile järgmistele tingimustele:

- a) õhusõiduki käitajal on mõne liikmesriigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, ning
- b) nad tekitavad alates 1. jaanuarist 2021 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, käitades lennukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg ja mis teostavad käesoleva lisaga hõlmatud lende, välja arvatud sellised lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis, kaasa arvatud sama liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad; käesoleva punkti kohaldamisel ei võeta arvesse järgmist liiki lendude heitkoguseid:
 - i) riiklikud lennud;
 - ii) humanitaarabilennud;
 - iii) lennud arstiabi osutamiseks;
 - iv) sõjalised lennud;
 - v) tuletõrjelennud;
 - vi) lennud, mis eelnevad või järgnevad humanitaarabi-, meditsiinilisele või tuletõrjelennule, tingimusel et sellised lennud toimusid sama õhusõidukiga ja nendega oli vaja läbi viia asjaomane humanitaarabi-, meditsiiniline või tuletõrjetegevus, või tuli õhusõiduk pärast neid tegevusi ümber paigutada järgmise tegevuse jaoks.“;

b) punktis i asendatakse arv „30 000“ arvuga „50 000“.

2) Direktiivi 2003/87/EÜ IV lisa B osa jaotist „Süsinikdioksiidi heitkoguste seire“ muudetakse järgmiselt:

a) neljanda lõigu lõppu lisatakse järgmine lause:

„Lennukipetrooleumi (Jet A1 või Jet A) heitekoefitsient on 3,16 (t CO₂/t kütust).“;

b) neljanda lõigu järele lisatakse järgmine lõik:

„Heide, mis on pärit direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 25 vastavatest muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütustest, milles kasutatakse taastuvatest energiaallikatest toodetud vesinikku, liigitatakse neid kütuseid kasutavate õhusõiduki käitajate puhul heitevabaks, kuni käesoleva direktiivi artikli 14 lõikes 1 osutatud rakendusakt on vastu võetud.“